THE CONSOLIDATED RAILROADS PERFINS (FRCO).

LOS PERFINS DE LOS FERROCARRILES CONSOLIDADOS (FRCO).

Silvia Garcia-Frutos.

Vamos a hacer una breve historia de los ferrocarriles en Cuba, para los que no sepan mucho, que por lo menos tengan una idea de las distancias dentro de la Isla.

La empresa de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, que era a su vez propiedad de una compañía inglesa organizada en 1898 y que en el transcurso de los años, hasta bien avanzada la época republicana, fue haciendo fusiones con otros ferrocarriles que ya funcionaban en las provincias de Pinar del Río, Matanzas y Santa Clara, formando así una sola empresa.

Alrededor de los años veinte vino la separación de rutas:
A) Los Ferrocarriles Unidos de La Habana, que circularían por las provincias de Pinar del Río, Habana, Matanzas y Santa Clara (con 2,242 kms de líneas férreas) y los:

B) Ferrocarriles Consolidados de Cuba (la ciudad de Santiago de Cuba) en el norte de Cuba y en la parte oriental de la Isla, que circulaban por las provincias de Santa Clara, Camagüey y Oriente (contaban con 1,742 kms de línea férrea). Esta última compañía ("B") sería la que utilizaría estos sellos perforados con FRCO.

La razón principal de taladrar los sellos (Perfins) por las grandes compañías, era justamente evitar que los mismos fueran usados por sus empleados en su correspondencia personal.

Se suponía que estos sellos se usaran en los sobres impresos de la empresa que los encargaba, de esa forma s le daban más validez, legitimidad y limitación al uso del sello perforado.

Hoy, esa combinación del sello en el sobre de la compañía es lo que nos permite en la mayoría de los casos una rápida identificación.

En la tarjeta que aquí presentamos (como en otros casos opino yo) no hay mucho misterio. El sello con que está franqueado tiene las letras FRCO y el mismo fue sustraído de la compañía, que tenía oficinas desde Santa Clara hasta Oriente. Finalmente fue puesto en el correo de La Habana (16 de enero de 1922), esto es, a más de 300 kms de distancia de la oficina más cercana que podía tener esta empresa. Tanto la persona que uso este sello perforado en su correspondencia privada, como el que antes trató de rellenar las perforaciones (*TCP* No. 39) para que su uso no se notara, sabían lo que hacían y de distintas formas trataron de cubrir un acto deshonesto.

We are going to briefly tell the story of Cuban railroads, for those who don't know it, so that there is a general idea of the distances within the Island.

The company United Railroads of Havana, which was the property of a British corporation formed in 1898 and that through the years, well into the Republican era, merged with other railroad companies operating in the provinces of Pinar del Rio, Matanzas, and Santa Clara, to form a single entity.

Around the nineteen twenties the routes were separated:

A) The United Railroads of Havana, that would cover the provinces of Pinar del Rio, Havana, Matanzas, and Santa Clara (with 1,393 miles of railways) and the:

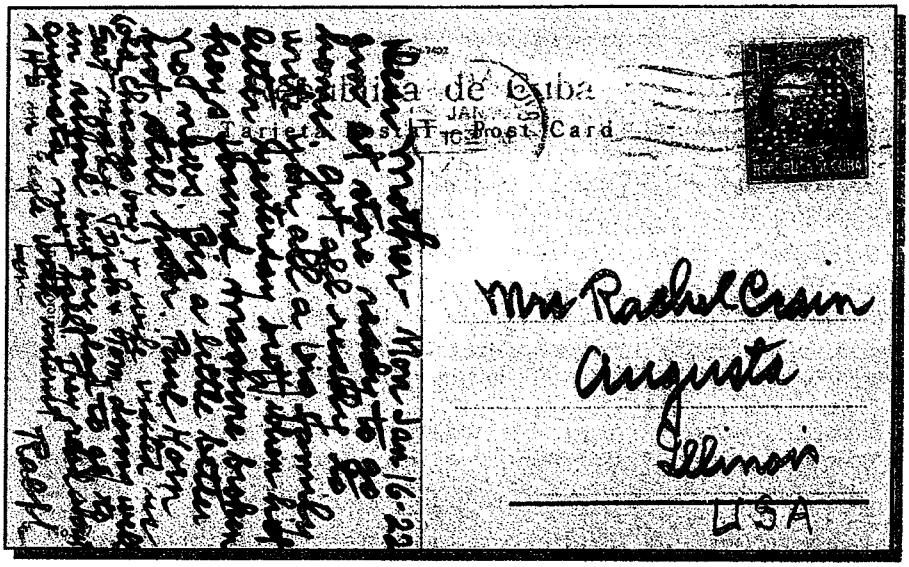
B) Consolidated Railroads of Cuba (this means the city of Santiago de Cuba) in the north of Cuba and in the oriental part of the Island, that operated in the provinces of Santa Clara, Camagüey, and Oriente (spanning 1,082 miles of railways). This last company ("B") was the one that used the stamps perforated FRCO.

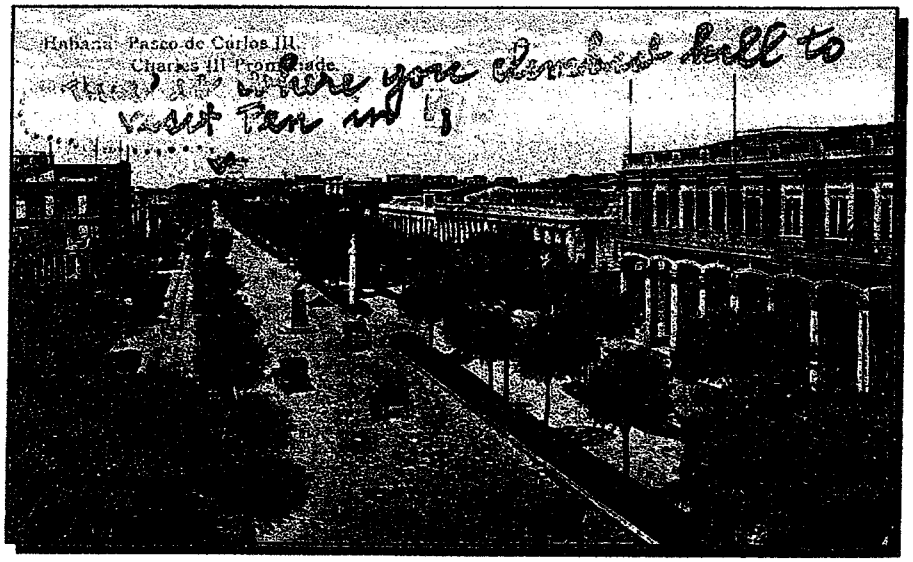
The main reason that large companies perforated these stamps (Perfins) was simply to prevent their use by employees on personal correspondence.

These stamps were meant to be used on the printed envelopes of the company that had ordered them, which gave them validity, made them legitimate, and limited the use of perforated stamps.

Today, this combination of the stamp on company covers is what allows us in most cases to be able to identify them quickly.

There isn't much mystery on the card that we show here (and in my opinion, in other cases as well). The stamp used on it has the letters FRCO, taken from the company, which had offices from Santa Clara to Oriente. It was finally posted in the Havana post office (January 16, 1922), that is, more than 186 miles away from the closest office that this company could have. Both, the person that used this stamp on his private correspondence, and the one that tried to fill in the perforations (*TCP* No. 39) to avoid its detection, knew well what they were doing and in different ways tried to cover a dishonest act.





Por lo tanto y como siempre dice nuestro buen amigo Bill Jones "en la filatelia de Cuba, cualquier cosa puede pasar..."

NOTA: La marca ENC pertenece a la Empresa Naviera de Cuba. Ésta fue identificada por un sobre que tenía Alfredo Valdés en su colección y se publicó en un artículo de *TCP*.

Therefore, and as our good friend Bill Jones always says "in Cuban philately, anything is possible..."

NOTE: The ENC mark belongs to the *Empresa Naviera de Cuba* (Cuban Naval Company). This was identified on a cover in the collection of Alfredo Valdes and was published in an article in *TCP*.

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAPHY

1) Garcia-Frutos, Silvia. "Perfins, Iniciales Perforadas". *The Cuban Philatelist*. Vol. IV, No. 11, July-August 1992, pp. 24-30.
2) Roy, Rudy. "Cuba Perfins - An Update". *The Cuban Philatelist*. Vol. XIII, No. 39, Last Third 2001, pp. 104-105.